

Zklidnění Jinonic: veřejné představení architektonické studie 25.1.2017

Nyní jezdí v Karlštejské cca 12000 aut/den. Z toho cca 10000 vozů je tranzit. Pokud se RR postaví bez doprovodných opatření, klesl by tranzit jen zanedbatelně (jak jinak). S doprovodnými opatřeními klesne provoz na cca 2000 aut/den a to znamená zásadní úlevu pro Jinonice a uleví se tak i Malvazinkám a Radlicím a potažmo Smíchovu. Model vypočítal, že zklidnění za pomoci množství retardérů a zúžení ulic bude mít podobný efekt jako zákaz vjezdu přímo do Karlštejské pro IAD. Pro relevantní posouzení obou variant bude zásadní, aby Ing. Věrtelář z IPR doplnil studii o výpočet stavu uzavření vjezdu do tunelu RR, jak bylo mnohokrát požadováno na minulých jednáních.

plný název studie: STUDIE MOŽNOSTÍ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ OBLASTI JINONIC V SOUVISLOSTI S PROJEKTEM RADLICKÉ RADIÁLY VČETNĚ ÚPRAV PROSTORU MÚK ŘEPORYJSKÁ

objednatel: MČ Praha 5, Odbor územního rozvoje a likvidace ekologických škod, Ing. arch. Petr Mareš – vedoucí odboru
Zpracovatel: VHE a spol., s.r.o., www.vhe.cz, Ing. arch. Klement Valouch
Spolupráce: Pudis a.s., Ing. Aleš Merta, ales.merta@pudis.cz, web: www.pudis.cz
Zpracování dopravně-inženýrských podkladů (Dopravní modely): IPR, Ing. Václav Věrtelář

Arch. Valouch na začátku konstatoval současný tragický stav Jinonic, kdy dopravní intenzity jsou nad mezemi samotných kapacit, řádově převyšují únosnou mez pro obytnou oblast. Citace z cílů studie: „Radlická radiála by v území měla mít funkci celoměstsky významné sběrné komunikace, na které by se měl soustředit rozhodující podíl tranzitní dopravy, tedy té dopravy, která v námi sledované oblasti nemá ani zdroj (obyvatelé) ani cíl (zaměstnanci, návštěvníci). Zklidňování a omezování dopravy na související uliční síti je tedy jedním z nástrojů, který by měl účinně napomoci přesunu nežádoucí tranzitní dopravy na Radlickou radiálu a omezit nežádoucí dopravní zatížení obytných oblastí a městské uliční sítě.“ Potěšilo mě, že arch. Valouch ví, co to znamená tranzitní doprava, není to samozřejmost ani u profesionálů.

Bohužel ve studii nejsou tabulky, které byly v prezentaci. Čísla, jak si je přibližně pamatuji: nyní jezdí v Karlštejské cca 12000 aut za den (někdy se uvádí až 16000 aut/den). Z toho jen cca 2000 vozů je místní obsluha, ostatní je tranzit. Pokud se RR postaví bez doprovodných opatření, klesl by tranzit jen zanedbatelně (jak jinak). S doprovodnými opatřeními klesne tranzit na cca 2000 aut/den a to znamená zásadní úlevu pro Jinonice. Důležité je, že nejen pro ně. Uleví tak i Malvazinkám a potažmo Smíchovu a Radlicím. To je třeba zdůraznit, našli se tací (byl to prý kolega arch. Valoucha náhodou sedící v auditoriu), kteří vyčítali Jinonickým, že se starají jen o svůj dvorek a odnesou to Radlice a Malvazinky. Opak je pravdou, omezení tranzitu Jinonicemi bude dobré i pro širší okolí.

Arch. Valouch navrhnul řadu zajímavých a hezkých architektonických řešení (aleje, dedikovaná parkovací místa, K+R před školami, zemní násep pod rondelem MÚK Řeporyjská). Konstatoval, že rozšíření Na Pomezí je nepřipustné, lesem by vedl cyklostezku a cestu pro pěší. Návazný projekt prý zvažuje asfaltový druhý pruh jak cyklostezku a chodník, to však se zdá být v rozporu se zadáním a ani v prezentaci to nebylo. De fakto by to znamenalo rozšíření Na Pomezí.

Problematická místa studie:

- aleje vedou v místech sítí, ty by bylo nutné přeložit
- zklidnění předpokládá množství retardérů, to pro MHD není vhodné, úzké ulice a malé poloměry zatáček pak nejspíš neschválí hasiči a další IZS.
- 7-mi ramenná křižovatka Karlštejská-Klikatá je složitá, rozdělil ji na dvě. Proč nezvolil rovnou eliptickou okružní křižovatku se sedmi rameny? Třeba návrh zapracuje.
- Místní okamžitě viděli řadu chyb (nemožný výjezd z garáží v kopci apod.)

Z dotazů:

1. Kudy povede náhradní doprava při zavření tunelů? Nyní se zavírají běžně i 2x za den.
Odpověď: Náhradní doprava povede Radlickou, 1+1 pruh; auta budou o zácpách varovány už na dálnici D5 tabulemi a neměly by do Jinonic ani dojet. Nicméně co s auty, která tam už jsou, nebo tabule neposlechnou?
2. Jaký je nárůst dopravy v oblasti po zprovoznění RR?
Odpověď byla tabulka v prezentaci: Před RR tu jezdí cca 45 tisíc aut za den, Po otevření RR se počítá s cca 102 tisíci vozy denně. Nárůst je cca 130 %. Idea je taková, že [cituji radniční web](#) „Tím dojde ke zklidnění rozsáhlé části Smíchova od Motola po Anděl, a následně i Prahy 2 a 3, protože dojde k převedení významného podílu dopravy ve směru východ – západ z Jiráskova mostu a Plzeňské / Vrchlického na Městský okruh.“ A jsme opět u toho, že samo se to zklidní. Ono samo se to nezklidní. Výpočty ukazují, že pokud se RR postaví bez doprovodných opatření, klesl by tranzit jen zanedbatelně (jak jinak). Pokud se tedy postaví jen RR, převážná část těch 130 % budou zcela nové vozy přilákané novou cestou.

Návrhy a připomínky od posluchačů:

3. Nevybrat ani jednu z variant výjezdů z MÚK Řeporyjská nabízených arch Valouchem, ale jednoduše umístit na vjezd do Karlštejnské zákaz vjezdu s optickou závorou nebo jen kamerou, která by umožnila průjezd MHD, IZS a vozům s povolením MČ. Jednosměrky v okolí Schwarzenberské by přitom umožňovaly obousměrný průjezd východozápadním směrem se sídlištěm Botanica. (takovou variantu však petenti nechtějí, chtějí mít jistotu-vjezd uzavřít)
4. Doplnit studii pro případ uzavření vjezdu do tunelu RR, nic jiného v modelech neměnit. Pak teprve porovnat rozdíl zátěže Jinonic pro případ se zákazem vjezdu do Karlštejnské
5. Dopravní zklidnění Jinonic provést bezodkladně, obchvat Jinonic a sídliště Waltrovka je již hotov (ul. U Trezorky).
6. Požadovat nejprve otevření Pražského okruhu a pak teprve otevřít RR.